ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

Poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

PRENUMERATA: Rocznie w kraju 4 zł, zagranicą 7 zł; Półrocznie w kraju 2 zł, zagranicą 4 zł; Kwartalnie w kraju 1 zł, zagranicą 2 zł. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P. K. O 170 044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie.

Na 2 kwartał 1926 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 8 zł 50 gr, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

Cena 10 gr.

Komitet redakcyjny: J. R. Klejnot; inż. Fr. Fojut; inż. mor. A. Ciechanowski.

Nr. 18. Rok wydania piąty. | TCZEW, dnia 15 maja 1926 r. | Ogólnego zbioru Nr. 129

Nieco o drogach tworzenia własnej marynarki handlowej.

Rozwój przewozów morskich pod własną banderą, uzupełniających państwową sieć kolejową i jakby przedłużających ją aż do krajów obcych, a nieraz bardzo dalekich, zależy w pierwszym rzędzie od taktyki gospodarczej Rządu. Państwo, tembardziej takie, które posiada w swem ręku całokształt sieci kolejowej, posiada liczne środki dla poparcia własnej żeglugi morskiej.

Sposób tworzenia marynarki handlowej w państwowym zarządzie nie jest dziś uważany za doskonały. Istnienie obok zaledwie się rozwijającej żeglugi morskiej prywatnej statków zarobkujących rządowych, wytwarza nienormalne warunki współzawodnictwa. Zgodzić się już raczej można z koncepcją państwowej linji odrębnej o odrębnych celach i odrębnym kierunku żeglugi, na którym prywatna żegluga skutecznie rozwinąć by się w każdym razie nie mogła.

Lecz nawet i w tym wypadku lepiej jest ukryć końce i założyć linję wszechstronnie popieraną i subwencjonowaną, aniżeli narażać się zazdrosnej konkurencji zagranicznej wysuwaniem na jaw państwowego charakteru przedsiębiorstwa.

Weźmy konkretny przykład. Niezbędna nam jest linja: Polska—Łotwa—Estonja—Finlandja. Potrzebna od sześciu lat, jako regularna linja osobowo-towarowa, ze względów gospodarczych, oraz kulturalno-polityczynych.

Na linji Gdańsk—Lipawa i Gdańsk—Ryga—Rewel tymczasem kursują statki angielskie i duńskie, oraz w ostatnim czasie już i niemieckie. Wprowadzenie państwowej linji niezbyt życzliwie byłoby widziane ze strony żeglugowych kół angielskich i duńskich.

Tymczasem te same koła mało mają formalnych powodów do zwalczania przedsiębiorstwa niemieckiego, — Lübeck Line, która utrzymuje regularną linję tygodniową Lubeka — porty Łotwy i Estonji via Gdańsk. Linja ta istnieje zaledwie od 1½ roku i naprawdę zastępuje rolę naszej linji dotychczas nie zrealizowanej.

Otóż tajemnicą poliszynela jest rzadowy charakter tej linji, a jednak formalne pozory sa zachowane i linja istnieje jako prywatne towarzystwo akcyjne. W dzisiejszym numerze jednak podajemy z jakich dodatkowych ulg korzysta jeszcze ta linja przy dowozie kolejowym z Hamburga i do Hamburga. Jestto fakt bezprzykładny, ażeby taryfa dyferencjalna została skonstruowana dla jednej linji okrętowej.

Mamy więc tu do czynienia z wszechstronnem popieraniem handlu morskiego w kierunku Estonji i Łotwy z celowem zabieraniem po drodze ładunków polskich.

O ilebyśmy postąpili mniej rozsądnie urzeczywistniając do Łotwy i Estonji żeglugę państwową. Tembardziej, gdyby nasza żegluga państwowa miała mniejsze udogodnienia wewnętrzne aniżeli u siebie „prywatna" żegluga lubecka. Zapewne trudnoby nam było stworzyć taryfę wyjątkową taryfę wyłącznie dla tej linji!

Wprowadzanie państwowych linji na Bałtyku byłoby np. w takich duńskich kołach żeglugowych uważane za sztuczne angażowanie się w żegludze bałtyckiej, gdzie np. ci marynarze duńczycy nie znajdują pracy i panuje ciężkie zawodowe bezrobocie.

Co innego linja prywatna umiejętnie i pewnie popierana. W razie jej powstania umilknąć musi wszelka przesadna krytyka, gdyż istnienie prywatnego przedsiębiorstwa na morzu dowodzi tylko tego, że Rząd umie popierać przewozy pod własną banderą, a przedsiębiorca lub związek handlowy ufa w poparcie swego kraju i umie je wykorzystać.

Takie przedsiębiorstwo faktem swego istnienia i rozwoju może nam tylko przysporzyć uznania na Bałtyku.

JKT.

Porady dla oficerów pokładowych.

Na co trzeba zważać przy stawaniu na kotwicy

Przy stawaniu na kotwicy na redzie trzymać gotową również drugą kotwicę.

Nie stawać na kotwicy gdzie leżą kable morskie, telegraficzne, lub inne połączenia kablowe.

Przy mglistej pogodzie podawać sygnały mgłowe okrętu stojącego na kotwicy.

Przy złej pogodzie mieć gotowa maszynę.

Przy złej widoczności sondować ażeby się przekonać czy statek się pławi.

Sygnały kotwiczne (czarne kule) i lampy kotwiczne stale mieć pod kontrolą. Wachty kotwiczne mieć odpowiednio obsadzone i stale kontrolować.

Przeprowadzić dokładne namierzania (pelengowania) kotwicy i zapisać.

Przy złej widoczności również mieć w pogotowiu windę kotwiczna.

O płótnie żaglowem i jego gatunkach.

Poczatkowo żagle tkano przeważnie z konopi, później prawie wyłącznie z lnu. Yachtowe żagle są dziś przeważnie tkane z bawełny; dużo w ostatnim czasie stosuje się tkaniny „maco" z japońskiej surówki.

Spotyka się w handlu płótno żaglowe dziś w „sztukach" długości 35 m. (38¼ yardów) i 61 cm. (24 ang. cali) szerokości. Przeważnie żagle zszywa się tak, że szwy biegną w przybliżeniu pionowo, tylko niektóre żagle trójkątne i żagle yachtów stanowia pod tym względem wyjątek.

Na podwojone (dla mocy) kąty i na szwy liczy się zazwyczaj 10 proc. pola żaglowego. Gatunki żaglowego płótna rozróżniaja się co do jakości (3 gatunki) oraz grubości, którą określa się na wagę (7 odmian w każdym z 3 gatunków).

Pierwszy gatunek, używany jest na żagle właściwe. Nazywa się po ang. extra, po niem. Kern.

Drugi gatunek (ang. bleached czyli bielony, niem. Kron) i trzeci (ang. boiled czyli gotowany, niem. Marke A und B, lepszy i gorszy) używa się na niewłaściwe żagle, jak zasłony od słońca, itp.

Waga m^2 płótna żaglowego w każdym gatunku, lecz w rozmaitych grubościach wynosi:

Nr.	0	1	2	3	4	5	6
kg.	1,02	0,95	0,90	0,86	0,81	0,74	0,67

Numer O bierze się zazwyczaj na wiązak (fok). dolne marsle, burzniki (trajsle), nr 4 i 5 na żagle najwyższe, nr. 1 na żagle poprzeczne poniżej i powyżej dolnych marsli, nr. 2 i 3 na dalsze żagle wwyż oraz na żagle wiązowe (staksle).

Płótno żaglowe ceni się: angielskie, fińskie i ślaskie. Byłoby bardzo pożądane ażeby nasz przemysł tkacki przystosował się do wyrobu płótna żaglowego dla potrzeb naszych własnych, jak też na eksport.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.

Ruch pasażerski.

Dnia 6 b. m. zawinął do Gdyni s/s Pologne z Hawru z 12 pasażerami i 2 tonami ładunku mieszanego. W dniu 8 b. m. s/s Pologne odszedł do Hawru z 446 pasażerami.

Poraz pierwszy statek ten zaopatrzył się w polski węgiel bunkrowy.

Budowa portu.

Draga firmy Ackermans rozpoczęła bagrowanie na terenie portu wojennego. Tamże ustawiono kilka nowych kesonów. Ostateczne splantowanie terenu pod dźwigi jest w toku, jak również wykończenie betonowych fundamentów.

„Wisła" w Gdyni.

W dniu 12 b. m. zawinął do Gdyni poraz pierwszy polski statek T-wa „Sarmacja", „Wisła". po ładunek węgla. Jest to również pierwszy polski statek, który przyszedł do Gdyni w celach handlowych.

Zjazd Izb Przemysłowo-Handlowych.

W dniach 10 i 11 b. m. odbył się w Gdyni zjazd wszechpolski delegatów Izb Przemysłowo-Handlowych, zwołany przez Pomorską Izbę. w celu ustalenia i wyjaśnienia stosunku polskich handlowców i przemysłowców do nowobudującego się portu i miasta Gdyni. W zjeździe brali również udział przedstawiciele sfer rządowych i wojewódzkich.

Z prasy.

Numer majowy miesięcznika „Morza", organu Ligi Morskiej i Rzecznej ukazał się w sprzedaży i zawiera treść następującą: Państwowa Rada dla spraw żeglugi morskiej i śródlądowej r. k. Nasza żegluga śródlądowa. II. Tabor pływający. Al. Rylke. Tczew-port morski. Inż. Nosowicz. Z pamiętnika starszego oficera. nowela St. Mieszkowskiego. Święto oficerskiej szkoły morskiej w Toruniu. Sport. Z zagadnień terminologicznych. M. Zaruski. Dział oficjalny L. M. i R. — Numer zdobią interesujące ilustracje naszego trzeciego portu morskiego w Tczewie.

Kurs Handlu Drzewem i Ziemiopłodami w Bydgoszczy.

Kurs powyższy ma na celu wykształcenie zawodowe pod względem teoretycznym i praktycznym pracowników w dziedzinie handlu drzewem i ziemiopłodami oraz ich przetworów.

Na Kurs przyjmuje się absolwentów gimnazjum lub liceum handlowego jako słuchaczy zwyczajnych. Słuchacze nadzwyczajni mogą nie posiadać powyższego przygotowania szkolnego i mają prawo wyboru w słuchaniu wykładów.

Wykłady trwają od 1-go październik do 30-go czerwca i obejmuja przedmioty na:

I. Wydziale ogólno-handlowym. technikę handlu, arytmetykę kupiecką, księgowość, korespondencję handlową w polskim i obcych językach, geografię gospodarcza, ekonomię polityczna, prawo handlowe i reklamę.

II. Wydziale handlu drzewem towaroznawstwo drewna, encyklopedię leśnictwa, technikę tartacznictwa, technikę handlu drzewem i organizacje zawodowe i spółdzielcze.

III. Wydziale handlu ziemiopłodami towaroznawstwo ziemiopłodów, encyklopedię rolnictwa technikę młynarstwa, technikę handlu ziemiopłodami i organizację zawodowe i spółdzielcze.

Zapisy przyjmuje Liceum Handlowego w Bydgoszczy (Nowy Rynek 8) do 30-go września.

Kronika światowa

żeglugi i budowy okrętów.

LITWA.

Ruch portu Kłajpedy w kwietniu. W mies. kwietniu zawinęły do portu Kłajpedy 3 statki o łącznej ładowności 33 297 t. rej. netto (w r. 1925 48 statków i 13 771 t.) 12 statków zawinęło próżnych. Wśród statków na wejściu było 6 angielskich, 4 duńskie, 1 kłajpedzki, 2 łotewskie, 41 niemieckich, 3 norweskie i 13 szweckich.

Na wyjściu było 76 statków o łącznej ład. 36 076 t. rej. netto w tem 33 próżne.

Żegluga na Niemnie. Odległość od Kłajpedy Niemnem do granicy polskiej wynosi 494 km., w tem używanych w żegludze 345 km. Według sprawozdań litewskich ruch towarów na Niemnie wynosił w r. 1925 2 500 ton na wyjściu z Kowna oraz 17,500 ton na wejściu do Kowna.

ŁOTWA.

Ruch portu Lipawy. W czasie od 27 kwietnia do 3 maja zawinęło do portu 16 statków o łącznej ładowności 5 333 ton rej. netto. Statki te przywiozły mieszanego ładunku, drzewa, wapienia i spirytusu. 3 statki zawinęły próżne.

W tymże czasie odpłynęło 11 statków o łącznej ładowności 4241 t. rej. netto. Statki te wywiozły łącznie 1100 ton mieszanego ładunku i 400 st. drzewa. 3 statki wyszły pod balastem.

Strejk robotników portowych w Windawie. Wybuchł strejk robotników portowych w Windawie. Osiem statków musiało wstrzymać przeładunek. Robotnicy żądają 250 rubli łot. płacy dziennej przy ładowaniu.

Z. S. R. R.

Monopol Cunard i Holland America Line na Wołdze? Po długich pertraktacjach Cunard i Holland America Line otrzymały od rządu koncesję równająca się w rzeczywistości monopolowi na

przewóz pasażerów i towarów na Wołdze i jej dopływach.

Utworzyć się ma towarzystwo z udziałem rządu sowieckiego i dwóch wspomnianych linij przyczem aportem Sowietów będą urządzenia portowe, a Cunard i Holland-America Line mają subskrybować po połowie kapitał eksploatacyjny. Przytem rząd sowiecki rezygnuje z kontroli nad wykonywaniem służby żeglugowej, tak że towarzystwa koncesjonowane będą mogły przyjmować i zwalniać swych urzędników i robotników według własnego uznania.

BELGJA.

Rekord wyładowania pomarańcz. Jak donosi „Lloyd Anversois", statek szwecki Isa z ładunkiem 24 355 skrzyń z pomarańczami przy końcu dnia miał w swych lukach tylko 4 208 skrzyń. W przeciągu jednego dnia roboczego wyładowano więc 20 147 skrzyń, co trzeba uznać za rekord.

NIEMCY.

Nowe taryfy dyferencjalne kolei żelaznych z uprzywilejowaniem portów niemieckich. Administracja linii kolejowej Lübeck—Buchen wprowadziła od 1 listopada 1925 wyjątkowa taryfę dla ładunków całowagonowych między Hamburgiem LB i Wandsbeck z jednej strony a Lubeką z drugiej strony pod warunkiem, że ładunki te zostaną przewiezione przez parowce linji regularnej do Rygi lub Rewla, albo z Rygi lub Rewla do Hamburga i Wandsbeck. Nowa taryfa zawiera różne szczeble. Taryfa A odnosi się do towarów wszelkich gatunków z wyjątkiem zapalnych. Taryfa B. odnosi się do ograniczonej grupy towarów, m. i. do owoców świeżych i suszonych, margaryny, tłuszczów, kawy i t. d. Co się tyczy ruchu odwrotnego z Lubeki do Hamburga, jest przewidziana osobna taryfa dla towarów z Rygi i Rewla, szczególnie sera, papieru, celulozy i papierówki. Taryfę wyjątkową przyznaje się tylko wtedy, jeżeli list przewozowy wymienia towarzystwo żeglugowe i port przeznaczenia: Rygę lub Rewel. Dotychczas jedynie Lübeck Linie T. A. uważa się za linję regularną w tych kierunkach. Cena przewozu wynosi dla towarów kategorji A 50 fen. za ładunek 10 tonowy, dla towarów kategorji B 45 fen. za 100 kg.

Jeżeli dodać do tego, że Lübeck-Linie jest sowicie wspierana przez rząd niemiecki, pokrywający jej deficyty za cenę utrzymania stałego ruchu z Lubeki do Rygi i Rewla via Gdańsk, to otrzyma się całkowity obraz tego, jak Niemcy popierają swój handel pod własną banderą z Łotwą i Estonją, zabierając również po drodze, w Gdańsku, ładunki pochodzące z Polski. A my?

ANGLJA.

Powrót White Star Line w angielskie ręce. Konsorcjum brytyjskie, na którego czele stoi Towarzystwo żeglugowe Furness Withy wykupiło obecnie portfel akcji White Star Line, który w czasie wojny przeszedł w ręce International Mercantile Marine Co w New Jersey. Statki White Star Line kursowały jednak pod banderą angielską.

White Star Line posiada obecnie flotę składającą się z 25 statków o łącznej ład. około 500 000 ton, które kursują między Anglją a Ameryką Północną i Kanadą. Głównemi statkami towarzystwa są: Majestic (56 551 t. br.), Olympic (46 439 t. br.) Homeric (34 350 t. br. i Adriatic (24 541 t. br.).

Podstawy rozwoju żeglugi angielskiej, chwieją się.

Żegluga morska Anglji pod własną banderą miała świetne warunki rozwoju dlatego, że przy przewadze importu do Anglji nad eksportem, był jednak jeden dodatkowy produkt eksportowy, który pozwalał również na wyjściu mieć pełny ładunek pochodzenia angielskiego. Był nim węgiel. W ostatnich latach jednak nastąpiła zmiana i węgiel w coraz mniejszej ilości eksportuje się z Anglji. W r. 1923 wywieziono 79.460.000 ton, w r. 1924 61.651.000 ton, w r. zaś 1925 50.817.000 ton. Coprawda rok 1923 był wyjątkowy z powodu okupacji Ruhry i wstrzymania przez to wywozu niemieckiego. Jednak wystarczy przyjrzeć się następującej tablicy wywozu węgla do głównych krajów importu angielskiego węgla w Europie, ażeby się przekonać, że podstawy korzystnych warunków żeglugi angielskiej w wodach europejskich znacznie osłabły.

	1923	1924	1925
	w tysiącach ton		
Do:			
Francji	18.826	14.534	10.234
Belgji	6.504	3.329	2.485
Niemiec	14.806	6.824	4.164
Holandji	6.794	2.743	1.526
Włoch	7.592	6.706	6.810

Jedynie Włochy, z ich szybkim rozwojem przemysłowym doby obecnej, potrzebują jeszcze takiej jak przed tem ilości węgla angielskiego, wszakże procentowo w stosunku do innych źródeł wwozu znacznie mniej niż przedtem, gdyż obecnie wchodzi do Włoch wiele węgla amerykańskiego, westfalskiego i donieckiego, a nawet nasz węgiel górnośląski.

Zważywszy, że górnictwo angielskie przetrwało rok ubiegły za cenę subwencji rządowej wysokości 19 mil. funtów i obecnie stoi wobec faktu strejku, po którym sytuację polepszyć się nie może, przyjdziemy do wniosku, że korzyści angielskiej żeglugi frachtowej w Europie się wciąż zmniejszają. Pamiętać musimy o tem, że eksport węgla drogą morską jest potężnym czynnikiem rozwoju żeglugi morskiej pod własną banderą.

STANY ZJEDNOCZONE.

Demokratyzacja urządzeń dla pasażerów.

United States Lines ogłaszają, że zamieniły parowce President Roosevelt i President Harding na parowce pasażerskie o jednej klasie. Poprzednio obydwa parowce mogły przewozić po 204 pasażerów pierwszej klasy i 230 trzeciej klasy. Po przebudowaniu urządzenia mogą one przewozić po 332 pasażerów kabin i 328 trzeciej klasy.

Statek rotorowy Baden—Baden w Nowym Jorku.

Rotorowy statek Buckau przemianowany na Baden—Baden, przybył szczęśliwie do Nowego Jorku. Wskutek niepomyślnych wiatrów większą część podróży odbył pod zwykłemi motorami działającemi na śrubę.

Ci rozumieją co znaczy przewóz na własnych statkach.

Prezydent amerykańskiego Urzędu marynarki handlowej (Shipping Board) O'Connor zwrócił się do amerykańskich importerów i eksporterów z wezwaniem, aby według możności popierali banderę narodową ogłaszając równocześnie następujący list przemysłowca angielskiego: „Ani klienci moi, ani ja nie przyjmiemy pod żadnym warunkiem towarów przewożonych pod inną banderą niż angielską. Odnosi się to szczególnie do towarów zafrachtowanych na statkach amerykańskich. Aby móc zapłacić „funt ciała i krwi", którego Stany Zjednoczone Ameryki żądają od nas, musimy uczynić wszystko co jest w naszej mocy, aby poprzeć żeglugę pod banderą narodową".

Prezes O'Connor wyraził nadzieję, że przemysłowcy amerykańscy dowiodą niebawem tej samej lojalności względem swej bandery jaką objawia autor powyższego listu względem bandery angielskiej.

Miejmy nadzieję, że i u nas zrozumie się potrzebę korzystania dla naszego już dziś wielkiego wywozu morskiego ze statków pod własną banderą.

CURIOSA.

Chrzest statku zamiast winem — lodami.

New-York Journal of Commerce donosi, że w ostatnich dniach przy spuszczeniu na wodę w Brooklynie parowca H. W. Breyer, tradycyjna butelka szampana została zastąpiona dzbanem z lodami waniljowemi, który rozbito o stewę statku. Podając tę wiadomość Journal de la Marine March, żartuje że widocznie w suchej Ameryce tak trudno o wino, że szanowny inicjator chrztu lodami wolał szampana sam wypić.



Podróże morskie i sport wodny

Podróż bez załogi przez Atlantyk.

XI.

Następnych dni była cicha i mglista pogoda. Firecrest rozwinął wszystkie swe żagle „pięknej pogody“, lecz ze skróconym ościeniem (bukszprytem) i obrośniętym wodorostami kadłubem posuwał się naprzód powoli.

Z każdym dniem mgła stawała się gęściejsza. Dni przypominały noce, nastrój żeglarza był smutny. Z rufy yachtu nie widział on własnego masztu, tak gęsta była mgła. Firecrest znajdował się teraz na drodze parowców transatlantyckich i coraz częściej słyszał jęczące wołania ich syren.

Większą część czasu spędzał teraz podróżnik na spaniu, wyrównując poprzednie braki snu i wypoczynku. Lecz i teraz sen jego nie mógł być spokojny, gdyż każdej chwili mógł zostać przejechany przez parowiec, jak prawdopodobnie zginął niedościgniony żeglarz samotny kapitan Slocum. Gdy hałas maszyn zbliżającego się statku wzmagał się znacznie, Gerbault wyskakiwał z kajuty ażeby dać z całą mocą w róg mgłowy. Raz jednak o niemal nie najechał jakiś olbrzym na yacht, prawie nie mający wiatru w żaglach i dopiero w ostatniej chwili zmienił kierunek, prawdopodobnie usłyszawszy słabe lecz dobrze roznoszące się we mgle wołanie yachtu.

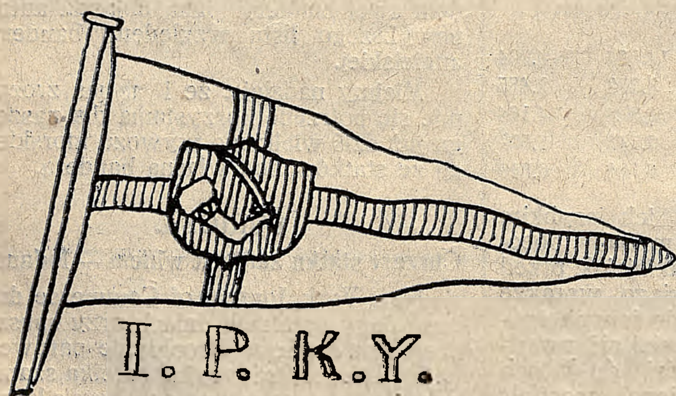
Stopniowo jednak mgła zaczęła rzednąć. Pojawiły się zwiastuny bliskości lądu. Woda zmieniła kolor, morświny (delfiny) pojawiły się licznie; Gerbault zauważył też kilka martwych motyli na powierzchni wody. O południu 2-go września szkuniec przesunął się zdaleka od Firecrestu znikając ponownie za widnokręgiem.

Dnia 3 września po południu Gerbault zoczył wielką ilość mew i wkrótce odkrył przyczynę ich pojawienia się: na odległości 3 mil poruszał się szkuniec rybołówczy, za którym sunęła prawdziwa armja mew.

Wiatru było mało. Około czwartej rybak podniósł swe łodzie na pokład i skierował się na Firecrest Okazało się że był to żaglowiec Henrietta z Bostonu z załogą z nowofunlandzkich Francuzów. Oczywiście Gerbault został bardzo serdecznie ugoszczony u rybaków, którzy przewieźli go czółenkiem na Henriettę. Póki Gerbault spożywał na statku rybołówczym po 90 dniach, zupę, świeży chleb i mięso, Firecrest sterował sam, a Henrietta kierowała się za nim, pod słabym swym motorem. Po krótkim pobycie, przy wzmagającym się wietrze, z obawy ażeby yacht nie uciekł powolnemu statkowi w razie stanięcia motoru, Gerbault powrócił na Firecrest, unosząc ze sobą nieco chleba, owoców i, co najważniejsze, nici do szycia żagli.

Spotkanie odbyło się na ławicy (bance) Georgesa, oddalonej zaledwie 200 mil od Long Island, jednak z powodu słabego wiatru dopiero 10-go września dostrzegł brzeg merykański, a raczej wyspy Nantucket. Tegoż dnia przeszedł przez kordon motorówek „przeciwalkoholowych“.

(Dokończenie nastąpi).



Pierwszy Polski Klub Yachtowy.

Rok założenia 1922.

Z życia Pierwszego Polskiego Klubu Yachtowego.

Jedyny w naszym ośrodku portowym i na wybrzeżu klub żeglarski — IPKY liczył w swym gronie od początku istnienia członków ze wszystkich stron Polski, największej zaś z Warszawy i z Poznania. Klub zarejestrowany został początkowo tylko w Gdańsku i tam rozwinął swą działalność, odbywając swe zebrania również w Gdyni.

Jeszcze w r. 1922 klub wystąpił na pierwszych regatach yachtów w Gdyni, zdobywając yachtem „Halka“ pierwszą nagrodę.

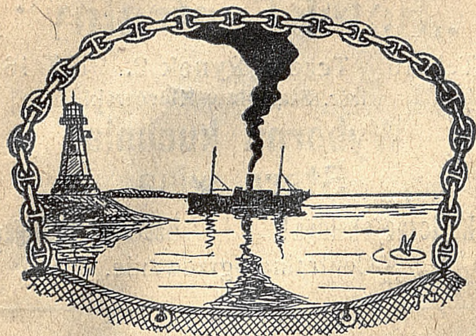
W r. 1923 yacht klubowy „Witold“ przebiegł tor poza konkursem, nie mając przeciwników i wykazując czas rekordowy dla regat gdyńskich.

W r. 1924 na regatach gdyńskich yachty żeglujące pod sztandarem IPKY „Smyk“ (ex „Halka“) z załogą „Helauil“ z Gdańska i „Witold“ z załogą A. Z. S. z Gdańska zdobyły dwie pierwsze nagrody w dwu klasach yachtowych.

W r. 1925 biegi yachtów w Gdyni się nie odbyły. Był to rok najcięższy w życiu klubu,- gdyż stosunki tej placówki sportowej w Wolnem Mieście z całym krajem zostały utrudnione przez walutowe uprzywilejowanie Gdańska i ogólny kryzys. Mimo że IPKY dzierżawi dziś na bardzo korzystnych warunkach od Rady Portu teren w porcie gdańskim nie może on jeszcze rozpocząć odpowiedniego zabudowania tego terenu.

W tej sytuacji tworzą się oddziały klubu w Tczewie i Gdyni, w myśl istniejącej oddawna uchwały. Oddział tczewski już się ukonstytuował i liczy 20 członków rzeczyw. Uruchamia on 2 łodzie żaglowe i motorówkę. Oddział w Gdyni rozpocznie swą działalność w najbliższych dniach. W Gdańsku odbyć się mają uzupełniające wybory do zarządu w miejsce czł. rady portu kons. St. Grabskiego, wice-prezesa, który się zrzekł mandatu, obejmując po mec. dr-rze Sławskim prezestwo Klubu Wioślarskiego w Gdańsku.

Za przykładem ruchliwego oddziału tczewskiego oby również oddziały w Gdańsku i Gdyni znalazły w sobie siły dla oparcia się trudnościom chwili obecnej, hamującym prawidłowy rozwój wzniosłego sportu-żeglarstwa!



Nasz wywóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec, żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec. Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, (Pw) — Prowe, (Rhd,) — Reinhold.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m^3).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński. (1—10 maja).

1 maja: szw. par. Hernodia 732 do Hernösandu (B i S).

2 maja: łot. par. Mary 767 do Haynaschi (B i S).

4 maja: szw. par. Nicke 656 do Sundswaldu (B i S).

5 maja: duń. par. Erindring 425 do Odensee (Rhd).

7 maja: szw. par. Leonardja 934 do Sundsvallu (B i S).

10 maja: szw. par. Primula 538 do Malmö (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie **11 015 ton węgla.**

Wywóz polskiego węgla przez port gdański. (4—10 maja).

4 maja: łot. par. Kuldiga 1187 do Rygi (D — S), szw. hol. Holger z licht. Halfta III. 473 do Norrköpingu (B i Si, szw. par. Dagfrid 490 do Karlshamnu (Bg), szw. mot. Per 84 do Kalmaru (B i S), szw. por. Petrea 141 do Raa (B i S), niem, par. Bernhard Blumenfeld 1675 do Sztokholmu (B i S), duń. żagl. z mot. Jens 121 do Naxö (B i S).

5 maja: szw. par. Patria 1108 do Malmö (B i S), łot. par. Windau 281 do Kłajpedy (Bg).

6 maja: łot. par. Skaut 1 328 do Rygi (B i S), szw. par. Elsi 826 do Göteborga (B i S), szw. par. Eric 123 do Falkenbergu (Bi S), szw. par. Othem 378 do Degersharnnu (B i S).

7 maja: niem. par. Alfred 895 do Kopenhagi (B i S),, szw. żagl. Cenita 181 do Nortelje (Bg), szw. par. Ernst 880 do Sztokholmu (B i S), szw. par. Maerta 926 do Göteborga (B i S), niem. par. Edmund Hugo Stinnes IV. 1 256 do Kopenhagi (Art).

8 maja: szw. par. Frederika 974 do Tramfjordu (Bg), szw. par. Ainanny Hollerö do Sztokholmu (B i S), szw. par. Ellen 948 do Göteborga (B i S), łot. par. Eyrene 572 do Rygi (Bg), szw. żagl. Familjen 193 do Holbäk (B i S), szw. mot. Straffa do Göteborga (B iS), wł. par. Valsalice 2240 do Civitavecchia (Schenker i Sp).

9 maja: szw. par. Solfried 270 do Göteborga (B i S), szw. par. Veronika 796 do Helsingforsu (B i S).

10 maja: gd. hol. Ernst z licht. Danzig I. 579 i Danzig II. 596 do Steege (B i S), niem. par. Wotan 1396 do Bordeaux (B i S), szw. par. Viola 764 do Nakskov (B i S), szw. par. Lydia 546 do Odense (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 54 400 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański. (1—10 maja).

4 maja: duń. żagl. z mot. Orkeney 95 do Horsensu (Gw), niem. par. Planet 433 do Lubeki (Gw).

5 maja: duń. par. Flinderborg 858 do Horsensu (Bg), niem. par. Eddie 647 do Antwerpji z drz.) tow. (Bg), niem. par. Anni 554 do Kardyfu (Shaw), niem. par. Carl 166 do Hamburga z tow. i drz. (Pwe), fr. par. Coudebec 796 do Antwerpji z tow. i drz. (Worms). duń. par. Frida 1270 do Grimsby (Bornhold i Sp).

6 maja: duń. par. Fulton 450 do Lowestoftu (Jörgensen), inem. par. Joachim Zelck 674 do Anglji (B i S, gd. par. F. G. Reinhold 706 do Londynu z drz. i zb. (Rhd), niem. par. Gunther 864 do Amsterdamu (D — S), niem. par. Hernia 332 do Amsterdamu D — S).

7 maja: ang. par. Coralstone 1023 do Garstonu z podkładami (Bg), gd. par. Echo 555 do Antwerpji z drz. i zb. (B i S), gd. par. D. Siedler 526 do Amsterdamu z drz. i zb. (Rhd), szw. par. Hild 725 do Westhartlepool (B i S).

8 maja: niem. par. August Blume 367 do Delfzylu (Wolff), duń. par. Energia 855 do Londynu (B i S), duń. par. Seeborg 1192 do Rotterdamu (D — S).

9 maja: niem. par. Heinz Ferdinand 538 do Prestonu (Shaw).

10 maja: pol. par. Wawel 426 do Hull (Bg), duń. par. Hambt 804 do Grangemouth (Wolff), ang. par. Spero 981 do Dordrechtu (D — S), niem. par. Sturmsee 719 do Bonessu (Rhd).

Statki powyższe wywiozły łącznie 51 400 m drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański. (4—10 maja).

4 maja: niem. par. Susanne 193 do Kjöge (B i S), niem. par. Continental 305 do Rotterdamu (Rhd), niem. par. Dalbeck 626 do Wazy (Rhdi.

5 maja: szw. żogl. z mot. Wandia 88 do Tystedu (Bg), szw. żagl. z mot. Nordstiernen 57 do Struer (Bg), duń. żagl. z mot. Marie 57 do Aalborgu (Bg), niem. par. Sensal 309 do Rotterdamu (Rhdi. niem. par. Spitzberg 154 do Aarhuss (Gw), niem. par. Wiborg 350 do Rewla (Lcz).

6 majo: gd. par. F. G. Reinhold 706 do Londynu z drz. i zb. (Rhd).

7 maja: niem. mot. Erich Arenhold 108 do Aarhus (Gw, gd. par. Echo 555 do Antwerpji z drz. i zb. B i S), niem. par. Victoria Köpke 202 do Aarhus (Gw), niem. par. Partner 130 do Ystadu z wsem (Scharenberg), gd. par. D. Siedler 256 do Amsterdamu z drz. i zb. Rhdi. szw. żogl. z mot. John 70 do Krig (Bg), inem. par. Erica 139 do Hamburga (Pwe).

Statki powyższe wywiozły łącznie 6 500 ton zboża.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański. (4—10 maja).

6 maja: niem. par. Sigfrid 329 do Szczecina (Pwe).

7 maa: duń. par. Ebba 547 do Gemmy (Rhdi.

Statki powyższe wywiozły łącznie 1 700 ton cukru.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański. (4—10 maja).

6 majo: duń. pr. cyst. Dania 588 do Kalmaru z ropągazową B i S), niem. par. Anneliese 419 do Helsingforsu z benzyną, olejem i tow. (Rhd), niem. hol. Oelschindler 6 z licht. cyst. I. 673 do Dunkerki z ropa gazowa, (Scharenberg).

7 maja: szw. hol. Birger z licht. cyst. Schell X. 296 do Sztokholmu z naftą do motorów (Bi S), niem. par. cyst. Ossag 1515 do Antwerpji ia Rouen z olejem wrzecionowym (Car Prior).

10 moja: fsk. par. cyst. Frama 93 z ropa gazowa do Wisby (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 6 800 ton produktów naftowych.

Rybactwo morskie.

Islandzkie połowy.

Jak donoszą z Islandji połowy tamtejsze w roku bieżącym przeszły wszelkie oczekiwania. Fabryki konserw są w pełnym ruchu. Spadek cen dorsza jest ogromny. W hurcie kosztuje on ok. 10 gr. kg. Połowy lat ostatnich podnoszą rybactwo islandzkie. W r. b. Islandja zakupuje 50 nowych trawlerów, czyli podwaja swą flotę rybacką.

Tępienie foki.

Rząd angielski podniósł w roku bieżącym premje za tępienie foki, które pojawiły się obecnie masowo na wodach europejskich. Foka, jak wiadomo, jest największym nieprzyjacielem ryb.

O spożycie ryb.

Instytut oceanograficzny, założony przez ks. Monaco, ogłosił konkurs na opracowanie projektu akcji zdążającej ku powiększeniu spożycia ryb we Francji. Jako nagrodę za najlepszą pracę przeznaczono 15 tys. fr.

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Statek	z Havru odchodzi	do Gdyni przychodzi	z Gdyni odchodzi	do Havru przychodzi
Pologne	29 maja	2 czerwca	3 czerwca	7 czerwca
"	19 czerwca	23 "	24 "	28 "
"	10 lipca	14 lipca	15 lipca	19 lipca

Wodostany Wisły.

Kwiecień Daty	7	8	9	10	11	12	13
Kraków	—208	—206	—216	- 86	—102	—132	—
Zawichost	150	163	164	182	200	199	—
Warszawa	136	136	142	163	174	179	—
Płock	127	124	123	129	145	160	—
Toruń	150	142	136	135	142	168	189
Fordon	159	153	146	141	146	163	187
Tczew	148	138	126	117	108	110	128
Ujście	224	226	244	236	228	226	226

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Ruch okrętów przewidywany.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
17. 5.	z Londynu	do Kłajpedy i Lipawy	18. 5.	Baltriger	United Balt. Corp.
21. 5.	„ Lipawy	„ Londynu	21. 5.	„	„
24. 5.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	25. 5.	Baltara	„
27. 5.	„ Lipawy	„ Londynu	27. 5.	„	„
31. 5.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	1. 6.	Baltriger	„
4. 6.	„ Lipawy	„ Londynu	4. 6.	„	„

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.